Conto corrente con la Posta

GAZZETTA UFFICIALE

PARTE PRIMA **DEL REGNO D'ITALIA**

SI PUBBLICA TUTTI I GIORNI MENO I FESTIVI

Anno 73° — **ROMA - Venerdì, 26 agosto 1932 - ANNO X** — **Numero 197**

TELEFONI-CENTRALINO: **50-107 — 50-033 — 53-914**

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DI GRAZIA E GIUSTIZIA
UFFICIO PUBBLICAZIONE DELLE LEGGI

TELEFONI-CENTRALINO: **50-107 — 50-033 — 53-914**

SOMMARIO

LEGGI E DECRETI

DISPOSIZIONI E COMUNICATI

LEGGI E DECRETI

REGIO DECRETO 11 aprile 1932, n. 998.

Emendamenti al regolamento per la navigazione aerea, approvato con R. decreto 11 gennaio 1925, n. 356.

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto il R. decreto 20 agosto 1923, n. 2207, convertito nella legge 31 gennaio 1926, n. 753, contenente provvedimenti per la navigazione aerea;

Visto il R. decreto 11 gennaio 1925, n. 356, che approva il regolamento per la navigazione aerea;

Visto il R. decreto 30 agosto 1925, n. 1513, convertito nella legge 3 giugno 1926, n. 960, relativo alla costituzione del Ministero dell'aeronautica;

Visti i Regi decreti 21 gennaio 1926, n. 258, 23 gennaio 1927, n. 325, 4 maggio 1928, n. 1946, 13 maggio 1928, n. 1555, 17 agosto 1928, n. 2224, e 31 ottobre 1929, n. 2486, che apportano emendamenti al predetto regolamento per la navigazione aerea;

Vista la legge 31 gennaio 1926, n. 753, con la quale è convertito in legge il R. decreto-legge 24 dicembre 1922, n. 1878, che approva e rende esecutiva la Convenzione per il regolamento della navigazione aerea stipulata a Parigi, fra l'Italia ed altri Stati, il 13 ottobre 1919, nonchè il relativo Protocollo addizionale firmato nella stessa città il 1° maggio 1920, e sono inoltre approvati i due Protocolli in data 27 ottobre 1922 e 30 giugno 1923 che modificano, rispettivamente, gli articoli 5 e 34 della Convenzione stessa;

Visto il R. decreto 11 luglio 1929, n. 1302, contenente norme circa i trasporti aerei sovvenzionati e gli aeroporti aperti al traffico aereo civile;

Sentito il Consiglio di Stato;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Capo del Governo, Primo Ministro Segretario di Stato, Ministro Segretario di Stato per l'interno, e del Ministro Segretario di Stato per l'aeronautica, di concerto con i Ministri Segretari di Stato per gli affari esteri, per la giustizia e gli affari di culto, per le finanze, per la guerra, per la marina, per i lavori pubblici e per le comunicazioni;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Sono approvate le annesse norme firmate, d'ordine Nostro, dal Ministro Segretario di Stato per l'aeronautica, che apportano emendamenti al regolamento per la navigazione aerea di cui al R. decreto 11 gennaio 1925, n. 356, e successive modificazioni.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare come legge dello Stato.

Dato a Roma, addì 11 aprile 1932 - Anno X

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — BALBO — GRANDI — ROCCO — MOSCONI — GAZZERA — SIRIANNI — DI CROLLALANZA — CIANO.

Visto, *il Guardasigilli:* ROCCO.

Registrato alla Corte dei conti, addì 9 agosto 1932 - Anno X
Atti del Governo, registro 323, foglio 58. — MANCINI.

Modifiche al regolamento per la navigazione aerea approvato col R. decreto 11 gennaio 1925, n. 356.

Art. 1.

All'art. 13 del regolamento per la navigazione aerea, approvato col R. decreto 11 gennaio 1925, n. 356, è aggiunto un comma del seguente tenore:

« *i*) vigila a che il servizio radioelettrico dell'aeroporto si svolga con le prescritte norme, e sovraintende allo svolgimento del traffico in caso di segnale di soccorso fatto da aeromobili in pericolo, curando che siano rigorosamente osservate le norme interne ed internazionali in vigore, specialmente per quanto concerne la direzione del traffico di soccorso e i disturbi ».

Art. 2.

Al titolo II, capo 2°, dello stesso regolamento, sono aggiunti due articoli del seguente tenore:

« Art. 13-*bis*. — Oltre i compiti stabiliti nel precedente articolo 13, il comandante di aeroporto deve:

a) provvedere a che i bollettini aerologici, sempre al corrente, siano affissi in posto ben visibile al pubblico. I bollettini debbono essere redatti sulla base di osservazioni aerologiche eseguite non oltre un'ora prima della partenza di ogni aeromobile;

b) impedire, nei voli di prova o di collaudo di qualsiasi aeromobile, che prenda posto a bordo qualunque persona non strettamente indispensabile per gli accertamenti relativi alle prove e ai collaudi;

c) disciplinare e coordinare, salvo per la parte di competenza del Ministero dell'aeronautica e delle altre amministrazioni interessate, tutti i servizi sussidiari e di controllo esistenti presso l'aeroporto. Il comandante di aeroporto può, per urgenti motivi di servizio, disporre di tutti i mezzi esistenti presso l'aeroporto, di pertinenza degli esercenti attività aeronautiche;

d) sorvegliare sulla regolarità del funzionamento dei servizi e dei mezzi che gli esercenti servizi aerei pubblici adibiscono per il trasporto dei passeggeri, delle merci e della posta, da e per l'aeroporto;

e) trasmettere al Ministero dell'aeronautica i documenti periodici di cui al successivo art. 165 e quegli altri che siano eventualmente prescritti ».

« Art. 13-*ter*. — Il direttore civile di aeroporto, di cui al precedente art. 12, comma secondo, deve:

1° tenere la contabilità dei fondi assegnati dal Ministero dell'aeronautica per la gestione degli aeroporti, e dei quali il direttore medesimo è personalmente responsabile. Tale contabilità, distinta da quella relativa alle riscossioni e ai versamenti delle tasse e dei canoni di cui alla Sezione 3ª del presente Capo, deve essere tenuta secondo le norme contabili-amministrative emanate in proposito dal Ministero dell'aeronautica;

2° tenere sempre al corrente un inventario relativo al materiale di qualsiasi specie, esistente sull'aeroporto e regolarmente ricevuto in consegna, del quale il direttore civile di aeroporto è personalmente responsabile ».

Art. 3.

L'art. 21 dello stesso regolamento è così modificato:

« Art. 21. — Gli abbonamenti al pagamento delle tasse di approdo e di partenza sono stipulati alle seguenti condizioni:

a) il pagamento è effettuato a mensilità anticipate, per un ammontare commisurato ad un numero di approdi e di partenze da concordarsi preventivamente fra il Ministero dell'aeronautica ed il privato richiedente;

b) l'abbonamento deve esser fatto per mesi interi, a decorrere dal primo di ciascun mese, per un minimo di quindici approdi o partenze in un mese. Esso non può avere durata inferiore ad un mese o superiore ad un anno; può, al suo termine, essere rinnovato;

c) prima della stipulazione del contratto di abbonamento, l'abbonato deve versare presso la locale tesoreria provinciale una cauzione aguale al decimo dell'ammontare del contratto. Essa non può essere restituita se non dopo trascorso il termine di abbonamento, e dopo che il comandante dell'aeroporto abbia certificato l'esatto adempimento di tutte le clausole contrattuali ».

Art. 4.

L'art. 28, ultimo comma, dello stesso regolamento è così modificato:

« Speciale disciplinare stabilisce le modalità della locazione e la quota del pagamento, che deve in ogni caso essere effettuato a mensilità anticipate. La locazione è sottoposta al versamento di una cauzione nella misura e nella forma previste dall'art. 24, comma c) ».

Art. 5.

All'art. 31 dello stesso regolamento sono aggiunte le disposizioni seguenti:

« Ove lo ritenga necessario, il comandante di aeroporto ha facoltà di requisire qualsiasi aeromobile che trovisi nell'aeroporto e che sia da lui ritenuto idoneo a compiere l'opera di soccorso ed a facilitarla.

« Il personale di volo dell'aeromobile requisito non può rifiutarsi di partecipare all'opera di soccorso. In caso di rifiuto, il comandante di aeroporto ha facoltà di ritirare all'aeromobile i libri ed i documenti di navigazione ed al personale di bordo le licenze di volo.

« Il comandante di aeroporto può egualmente requisire ogni altro mezzo di trasporto terrestre o di navigazione interna che egli creda opportuno di impiegare per l'opera di pronto soccorso.

« Qualora si tratti di mezzi adibiti a servizi di trasporto pubblico, il comandante di aeroporto comunica la avvenuta requisizione al competente circolo ferroviario d'ispezione.

« Alla organizzazione e alla disciplina dei soccorsi agli aeromobili colpiti da sinistro in mare provvedono, secondo la loro competenza, i comandi della Regia marina e i comandi dei porti ».

Art. 6.

Al testo dello stesso regolamento è aggiunto un articolo del seguente tenore:

« Art. 31-*bis*. — I comandanti di aeromobile, nei casi di approdo forzato o di atterraggio comunque avvenuto in località o campi di fortuna che non siano sede di comandi o di enti statali, hanno l'obbligo di comunicare immediatamente l'interruzione del viaggio al comandante dell'aeroporto di partenza ed a quello dell'aeroporto di immediata destinazione.

« La predetta comunicazione deve essere fatta col mezzo più rapido, adoperando, in ogni caso, la formula « rotta aerea ».

Art. 7.

L'art. 32 dello stesso regolamento è così modificato.

« Art. 32. — Tutte le tasse e i canoni fissati nel presente regolamento sono riscossi, in conto entrate del Ministero dell'aeronautica — Ufficio aviazione civile e traffico aereo — dai singoli comandanti di aeroporto, che rilasciano agli interessati apposita ricevuta, versando le somme riscosse alla locale tesoreria provinciale ».

Art. 8.

Al titolo II, capo 3°, dello stesso regolamento è aggiunto un articolo del seguente tenore:

« Art. 53-*bis*. — Gli impianti radioelettrici degli aeroporti privati sono posti sotto il controllo dei Ministeri delle comunicazioni e dell'aeronautica, che ne stabiliscono le modalità di impianto e di funzionamento ».

Art. 9.

L'art. 62 dello stesso regolamento è così modificato:

« Art. 62. — Il gruppo complessivo delle cinque lettere della marca di nazionalità e di quella di immatricolazione è usato come nominativo dell'aeromobile nel fare o nel ricevere segnali per mezzo della radiotelegrafia o di ogni altro mezzo di comunicazione, salvo i segnali ottici nel caso in cui non sia usato il codice Morse.

« Nelle comunicazioni radiotelefoniche, effettuate dalle stazioni di bordo degli aeromobili, l'indicativo di chiamata deve essere preceduto dal nome del proprietario dell'aeromobile (compagnia o privato).

« Dopo che la comunicazione sia stata iniziata con il nominativo completo, la stazione dell'aeromobile può adoperare un nominativo abbreviato, composto:

a) nelle comunicazioni radiotelegrafiche, dalla prima e dall'ultima lettera del nominativo completo;

b) nelle comunicazioni radiotelefoniche, dall'intero nome del proprietario dell'aeromobile (compagnia o privato) o da una parte di detto nome, seguiti dalle due ultime lettere della marca di immatricolazione.

« Nel caso di comunicazioni per mezzo di segnali ottici, se non si usa il codice Morse, si useranno i metodi ordinari ».

Art. 10.

L'art. 63 dello stesso regolamento è così modificato:

« Art. 63. — Ogni aeromobile che proviene dall'estero o all'estero è diretto deve traversare il confine terrestre o il litorale marittimo solo nei punti di passaggio sotto indicati:

A) *Sul confine terrestre*:

1° Passaggio del Moncenisio. — Rotta obbligatoria: rotabile Moncenisio-Susa-Rivoli, congiungente Rivoli-Aeroporto doganale di Torino (Mirafiori).

2° Passaggio di Iselle. — Rotta obbligatoria: rotabile Iselle-Domodossola-Ornavasso-Omegna-Orta-Gozzano-Borgomanero-Momo, congiungente Momo-Aeroporto di Cameri-Aeroporto doganale di Milano (Taliedo).

3° Passaggio di Chiasso. — Rotta obbligatoria: rotabile Chiasso-Como-Fino-Seveso, congiungente Seveso-Aeroporto doganale di Milano (Taliedo).

4° Passaggio del Brennero. — Rotta obbligatoria: rotabile Brennero-Bressanone-Bolzano-Ora-Aeroporto doganale di Trento (Gardolo).

5° Passaggio di Tarvisio. — Rotta obbligatoria: rotabile Maglern-Tarvisio-Pontebba-Chiusa Forte-Stazione per la Carnia-Artegna-Udine-Aeroporto doganale di Udine (Campoformido Nord).

6° Passaggio di Longatico. — Rotta obbligatoria: rotabile Longatico-Postumia-Prevald, congiungente Prevald-Divaccia, rotabile Divaccia-Basovizza, congiungente Basovizza-Aeroporto di Udine (Campoformido Nord).

« Al di sopra di ciascuno degli anzidetti passaggi il volo è consentito entro il limite massimo di due chilometri da ciascun lato della direttrice per ognuno di essi indicata, e ad

una quota relativa, rispetto al terreno, non inferiore a m. 2000. La quota può essere diminuita, ove ciò sia reso necessario dalle condizioni meteorologiche del momento.

B) *Sul litorale marittimo*:

« Il litorale marittimo può essere attraversato in volo su tutti i punti che non siano compresi entro i limiti di una zona vietata.

« La determinazione dei punti di transito del confine, in rapporto ai nuovi bisogni e al progresso della navigazione aerea, può essere modificata con decreto Reale, su proposta del Ministro per l'aeronautica, di concerto con i Ministri per la guerra, per la marina, per le finanze, e con gli altri Ministri eventualmente interessati ».

Art. 11.

L'art. 72, capoverso secondo, dello stesso regolamento è così modificato:

« Detto permesso è temporaneo e la sua validità non può mai essere superiore a tre mesi dalla data della concessione ».

Art. 12.

L'art. 103-*bis* dello stesso regolamento è così modificato:

« Art. 103-*bis*. — L'applicazione delle norme speciali che precedono, relative alla circolazione aerea al disopra o in prossimità degli aeroporti, può essere temporaneamente sospesa, parzialmente o totalmente, per un determinato aeroporto.

« Tale sospensione è indicata:

a) di giorno, per mezzo di una tela quadrata di colore rosso, avente i lati della lunghezza di almeno tre metri, situata orizzontalmente in prossimità del segnale che indica la direzione del vento;

b) di notte, da un panno identico, disposto nelle medesime condizioni, con i lati contornati da fanali rossi ».

Art. 13.

La rubrica del titolo III, capo V, dello stesso regolamento è così modificata:

« Segnalazioni e radiosegnalazioni ».

Art. 14.

L'art. 119 dello stesso regolamento è così modificato:

« Art. 119. — L'aeromobile che desideri atterrare di notte senza esservi costretto, in un aeroporto che abbia un personale di guardia, deve, prima di atterrare, effettuare dei segnali intermittenti, sia con un fanale o con un proiettore, diversi dai fanali di navigazione, sia con un apparecchio sonoro qualsiasi. Inoltre, servendosi del codice internazionale Morse, deve trasmettere, con segnalazioni acustiche od ottiche, il gruppo di due lettere costituito dalla prima e dall'ultima lettera del gruppo di cinque lettere che formano le sue marche di nazionalità e di immatricolazione.

« Il permesso di atterrare gli è dato, da terra, per mezzo della ripetizione dello stesso segnale di due lettere, fatto con un fanale verde e seguito da segnali intermittenti dello stesso colore ».

Art. 15.

L'art. 122 dello stesso regolamento è così modificato:

« Art. 122. — Quando un aeromobile si trova in difficili condizioni o ha bisogno di soccorso, deve fare i seguenti segnali, insieme o separatamente:

a) il segnale internazionale « S.O.S. » per mezzo di segnali ottici o radiotelegrafici;

b) la chiamata internazionale di pericolo « MAY DAY » (corrispondente alla pronunzia italiana *mè dè*), per mezzo della radiotelefonia;

c) il segnale di soccorso per mezzo delle bandiere N. C. del Codice internazionale;

d) il segnale di lontananza, che consiste in una bandiera quadrata avente, o sotto o sopra di essa, un pallone o qualcosa che rassomigli;

e) un suono continuo, con qualsiasi apparecchio acustico;

f) un segnale formato da una serie di razzi bianchi sparati a brevi intervalli.

« L'aeromobile che abbia emesso i segnali previsti alle lettere *a*) e *b*), non appena cessate le cause che hanno determinato la richiesta di soccorso, deve segnalare la cessazione del pericolo e continuare accuratamente il servizio di ascolto ».

Art. 16.

L'art. 122-*bis* dello stesso regolamento è così modificato:

« Art. 122-*bis*. — Il segnale di soccorso è rappresentato dalle lettere « S.O.S. », e significa che l'aeromobile, sul quale si trova la stazione che lo ha emesso, è minacciato da un pericolo grave ed imminente, e domanda un aiuto immediato.

« Il segnale di urgenza consiste nel trasmettere ripetutamente il gruppo delle lettere « XXX », separando bene le singole lettere di ciascun gruppo e i gruppi successivi: esso è preceduto da una chiamata. Detto segnale indica che la stazione che lo ha emesso vuole trasmettere una comunicazione urgentissima interessante la sicurezza dell'aeromobile sul quale si trova la stazione stessa, di un aeromobile in vista, ovvero anche la sicurezza di una qualsiasi persona presente a bordo o in vista da bordo.

« Le lettere « PAN » sono adoperate, per mezzo della radiotelefonia o della radiotelegrafia, come segnale di urgenza, quando un aeromobile vuol segnalare una avaria che costringe l'aeromobile stesso ad atterrare, senza aver bisogno di soccorso immediato. Se si fa uso della radiotelegrafia, la trasmissione deve effettuarsi separando bene le tre lettere, per evitare che i segnali « A.N. » siano confusi con il segnale « P ». Allorchè, a causa della rapidità delle manovre da eseguire, un aeromobile non può emettere il messaggio stabilito, il segnale « PAN » non seguito da una comunicazione indica che l'aeromobile che lo emette trovasi in difficili condizioni o sul punto di atterrare o di ammarare perchè costrettovi, ovvero che ha interrotto momentaneamente il volo, ma non ritiene necessario di chiedere immediato soccorso emettendo il segnale « S.O.S. ». Il segnale di urgenza può essere trasmesso solo con la autorizzazione del comandante o della persona responsabile della condotta dell'aeromobile.

« Il segnale di sicurezza consiste nel trasmettere il gruppo « TTT », con le lettere ben separate, seguito dalla parola « DE » e dall'indicativo di chiamata della stazione emittente. Detto segnale indica che tale stazione è in procinto di trasmettere un messaggio interessante la sicurezza della navigazione o contenente importanti informazioni circa i messaggi concernenti gli annunci meteorologici ».

Art. 17.

Al testo dello stesso regolamento è aggiunto un articolo del seguente tenore:

« Art. 125-*bis*. — Negli aeroporti statali, le segnalazioni acustiche e visive agli aeromobili, per la necessità di navigazione dei medesimi, sono disciplinate unicamente dal comandante dell'aeroporto, sotto la sua personale responsabilità.

« Per gli idroscali, le segnalazioni, ove del caso, sono concordate con le autorità marittime locali; per gli aeroporti, dove esistono altri comandi, con i comandi stessi ».

Art. 18.

L'art. 126 dello stesso regolamento è così modificato:

« Art. 126. — Ogni aeromobile, per la libera circolazione, deve essere munito di un certificato di navigabilità. La presente disposizione riguarda tutti gli aeromobili, eccettuati quelli militari, di dogana e di polizia.

« Il certificato di navigabilità attesta che l'aeromobile ha subìto favorevolmente le prove e i controlli tecnici prescritti per permettergli la navigazione e deve essere costantemente portato a bordo dell'aeromobile.

« Il certificato di navigabilità, sia per gli aeromobili del tipo « più pesante », sia per quelli del tipo « più leggero », sia per quelli destinati al volo a vela, è rilasciato e rinnovato dal « Registro italiano navale ed aeronautico », a norma del R. decreto 9 giugno 1927, n. 2163, modificato dal R. decreto 29 dicembre 1927, n. 2628.

« Per il rilascio del certificato di navigabilità e per il suo periodico rinnovo, il Registro italiano si attiene alle norme della presente Sezione, e, per quanto concerne gli aeromobili destinati al volo senza motore, a quelle del regolamento speciale approvato col R. decreto 26 luglio 1925, n. 1461 ».

Art. 19.

L'art. 128 dello stesso regolamento è così modificato:

« Art. 128. — Per gli aeromobili di cui alla lettera *a*) dell'articolo precedente, il rilascio del certificato di navigabilità è subordinato alle seguenti condizioni:

a) esame delle caratteristiche del progetto;

b) facoltà di sottoporre a prova statica di elasticità o di rottura tutti gli elementi resistenti o il loro insieme, secondo le disposizioni emanate dal Ministero dell'aeronautica o da esso approvate;

c) esecuzione di una serie di prove di volo per la verifica delle caratteristiche di volo, del centramento, della stabilità in rotta, del comportamento durante la partenza e l'atterraggio (o ammaraggio, se trattasi di idrovolanti) del funzionamento del gruppo motopropulsore;

d) esecuzione delle prove e verifiche prescritte per i motori e per le eliche.

« È inoltre eseguita la verifica del peso a vuoto dell'aeromobile.

« Le prove di cui sopra sono eseguite con le norme emanate dal Ministero dell'aeronautica o da esso approvate, ed i rischi e le spese sono ad esclusivo carico degli interessati. Il giudizio relativo all'esito di tali prove è definitivo e insindacabile.

« La ditta o il costruttore del nuovo tipo di aeromobile sono tenuti a provare che la costruzione è stata eseguita a perfetta regola d'arte e con materiale consentito dalle norme in vigore emanate dal Ministero dell'aeronautica o da esso approvate.

« Per gli aeromobili derivati da tipi già approvati e che abbiano subìto modifiche o trasformazioni, possono essere omesse alcune delle prove di cui alle lettere *a*) e *b*) ».

Art. 20.

L'art. 129 dello stesso regolamento è così modificato:

« Art. 129. — Per gli aeromobili di cui alla lettera *b*) dell'art. 127, il rilascio del certificato di navigabilità è subordinato alle seguenti condizioni:

a) controllo sui materiali impiegati, che devono corrispondere a determinate caratteristiche meccaniche, e controllo sulle lavorazioni, per garantire che l'aeromobile riproduce inalteratamente il tipo già approvato;

b) installazione dei necessari strumenti di bordo;

c) verifiche e prove di volo;

d) verifiche e prove dei motori e delle eliche.

« I controlli e le prove di cui sopra sono condotti con le norme in vigore emanate dal Ministero dell'aeronautica o da esso approvate, ed i rischi e le spese relative sono ad esclusivo carico degli interessati ».

Art. 21.

L'art. 132 dello stesso regolamento è così modificato:

« Art. 132. — È fatto obbligo a tutti i costruttori di denunziare al Ministero dell'aeronautica (Ufficio aviazione civile e traffico aereo) ed al Registro italiano navale ed aeronautico l'inizio della costruzione di ogni aeromobile, e di notificare se l'aeromobile stesso è costruito per conto proprio, ovvero per commissione, specificando, in tal caso, chi sia il committente.

« Uguale denunzia deve fare chiunque inizi riparazioni o modifiche ad aeromobili propri o di altrui pertinenza.

« La denunzia deve essere fatta entro il termine di giorni dieci dall'inizio della costruzione, della riparazione o della modifica ».

Art. 22.

L'art. 133 dello stesso regolamento è così modificato:

« Art. 133. — Gli aeromobili di tipo nuovo, o derivati da tipi già in uso per mezzo di qualsiasi trasformazione o modificazione, non ancora approvati dal Ministero dell'aeronautica o dal Registro italiano navale ed aeronautico, possono eseguire esperimenti di volo presso gli aeroporti delle ditte costruttrici, senza ingerenza alcuna dello Stato o del Registro, con l'obbligo di mantenersi nelle vicinanze di detti aeroporti. Durante tali esperimenti, essi debbono portare quegli speciali contrassegni che saranno prescritti dal Ministero o da esso approvati ».

Art. 23.

L'art. 146 dello stesso regolamento è così modificato:

« Art. 146. — Il trapasso di proprietà di un aeromobile munito di certificato di navigabilità deve essere denunziato, a cura del venditore e dell'acquirente, entro il termine di dieci giorni, al Registro italiano navale ed aeronautico il quale provvede all'annullamento e al successivo rilascio di un nuovo certificato di navigabilità con le opportune modifiche. Se si tratta di vendita fatta all'estero, la denunzia va fatta, entro lo stesso termine di dieci giorni, all'autorità diplomatica e consolare.

« I termini indicati nella prima parte del presente articolo decorrono dal giorno in cui il trapasso di proprietà è stato trascritto nel Registro aeronautico nazionale, a norma dell'art. 7, capoverso primo, del R. decreto-legge 20 agosto 1923, n. 2207 ».

Art. 24.

L'art. 147 dello stesso regolamento è così modificato:

« Art. 147. — Dopo il rilascio del certificato di navigabilità è assolutamente vietato di apportare comunque all'aeromobile modifiche, senza espressa autorizzazione del Registro italiano navale ed aeronautico ».

Art. 25.

L'art. 148 dello stesso regolamento è così modificato:

« Art. 148. — Tutti i controlli e le verifiche, e il materiale rilascio del certificato di navigabilità, sono a carico del Registro italiano navale ed aeronautico ».

Art. 26.

L'art. 151 dello stesso regolamento è sostituito dai due articoli del seguente tenore:

« Art. 151. — Il proprietario o l'esercente di un aeromobile e, in mancanza di esso, colui che ne ha il comando, è tenuto a denunciare immediatamente all'ufficio o agenzia più vicina del Registro italiano navale ed aeronautico, o all'autorità aeronautica più vicina, le avarie di qualsiasi natura sofferte dall'aeromobile.

« Art. 151-*bis*. — Il certificato di navigabilità cessa di pieno diritto di essere valido nel caso che l'avaria sofferta dall'aeromobile sia di natura tale da non consentirne, senza pericolo, la circolazione. Allorchè tali avarie vengono riparate, il certificato, previe le prove e le verifiche tecniche prescritte, deve essere rinnovato ».

Art. 27.

L'art. 153 dello stesso regolamento è così modificato:

« Art. 153. — Il Ministero dell'aeronautica e il Registro italiano navale ed aeronautico hanno facoltà di ordinare, sempre che credano, ispezioni e verifiche agli aeromobili muniti di certificato di navigabilità e di ordinare il volo di prova a carico del possessore dell'aeromobile, allo scopo di controllare la efficienza necessaria ai fini della sicurezza ».

Art. 28.

L'art. 154 dello stesso regolamento è così modificato:

« Art. 154. — Qualora dalle ispezioni di cui all'articolo precedente risulti che l'aeromobile non conserva la efficienza necessaria ai fini della sicurezza, il Ministero dell'aeronautica o il Registro italiano navale ed aeronautico sospendono, sino a nuovo ordine, la validità del certificato di navigabilità ».

Art. 29.

L'art. 155 dello stesso regolamento è così modificato:

« Art. 155. — Presso il Registro italiano navale ed aeronautico è istituito un registro dei certificati di navigabilità. Il Registro comunica mensilmente al Ministero dell'aeronautica (Ufficio aviazione civile e traffico aereo) le variazioni verificatesi ».

Art. 30.

Al titolo III, capo 6°, sezione 2ª, dello stesso regolamento è aggiunto un articolo del seguente tenore:

« Art. 157-*bis*. — Il Ministro per l'aeronautica nomina, con proprio decreto, il funzionario responsabile della tenuta del registro aeronautico; designa altresì un sostituto, per i casi di assenza o impedimento del titolare ».

Art. 31.

Al comma *e*) dell'art. 159 dello stesso regolamento è sostituito un comma del seguente tenore:

« *e*) i documenti necessari a comprovare la provenienza e la proprietà dell'aeromobile, i quali, ove siano costituiti da scrittura privata, non possono essere ricevuti dal funzionario incaricato della tenuta del registro aeronautico, se le sottoscrizioni delle parti non siano in essi autenticate da notaio o accertate giudizialmente ».

Art. 32.

L'art. 164 dello stesso regolamento è così modificato:

« Art. 164. — Il certificato di immatricolazione cessa di avere validità nei seguenti casi:

a) distruzione dell'aeromobile;

b) definitivo trasferimento all'estero dell'aeromobile;

c) cessazione dei requisiti di cittadinanza richiesti dall'art. 6 del R. decreto-legge 20 agosto 1923, n. 2207.

« Verificandosi le dette condizioni, il proprietario di un certificato di immatricolazione è in obbligo di farne regolare notifica, nel termine di otto giorni, al Ministero dell'aeronautica, restituendo il certificato scaduto di validità. Il Ministero, avuta la notifica, eseguisce la relativa radiazione dal registro aeronautico ».

Art. 33.

L'art. 165 dello stesso regolamento è così modificato:

« Art. 165. — Mensilmente i comandanti di aeroporto trasmettono al Ministero dell'aeronautica uno specchio relativo al movimento verificatosi nell'aeroporto conforme all'annesso modello (Allegato 6) ».

Art. 34.

L'art. 173 dello stesso regolamento è così modificato:

« Art. 173. — Ogni aeromobile destinato al trasporto pubblico internazionale ed atto a trasportare almeno dieci persone, equipaggio compreso, deve essere munito di apparecchi radio (emissione e ricezione per radiotelegrafia o radiotelefonia).

« Oltre che del suddetto impianto, l'aeromobile che compie un percorso marittimo deve essere munito di un impianto di fortuna, atto a trasmettere segnali sull'onda internazionale di soccorso in caso di forzato ammaraggio ».

Art. 35.

L'art. 174 dello stesso regolamento è sostituito da un nuovo articolo del seguente tenore:

« Art. 174. — Gli apparecchi di cui al precedente articolo 173 devono essere usati nelle condizioni stabilite dalla Convenzione radiotelegrafica internazionale di Washington in data 25 novembre 1927 e dagli annessi regolamenti.

« Di massima, le stazioni radioelettriche a bordo degli aeromobili civili devono essere utilizzate per le sole comunicazioni inerenti all'andamento ed alla sicurezza della navigazione aerea (avvisi di arrivi e partenze degli aeromobili, bollettini meteorologici, segnalazioni di rotta e di atterraggio, messaggi radiogoniometrici, segnali di soccorso, di urgenza, di sicurezza, avvisi di avarie improvvise ed altri consimili).

« Non è permesso l'uso del linguaggio cifrato o convenuto nei messaggi trasmessi dagli aeromobili o ad essi destinati, fatta eccezione per le frasi convenzionali ammesse dal regolamento radiotelegrafico internazionale e per quelle regolarmente autorizzate dal Ministero delle comunicazioni ».

Art. 36.

L'art. 175 dello stesso regolamento è sostituito da un nuovo articolo del seguente tenore:

« Art. 175. — L'impianto e la utilizzazione di apparecchi radioelettrici con onde smorzate, di cui agli articoli 4 e 5 del Regolamento generale annesso alla Convenzione radiotelegrafica internazionale di Washington del 1927, sono vietati a bordo degli aeromobili ».

Art. 37.

Gli articoli 176, 177 e 178 dello stesso regolamento sono abrogati.

Art. 38.

L'art. 179 dello stesso regolamento è così modificato:

« Art. 179. — Le stazioni installate sugli aeromobili possono essere autorizzate, mediante decreto di concessione del

Ministero delle comunicazioni, ad eseguire servizio radiotelegrafico e radiotelefonico pubblico ».

Art. 39.

L'art. 180 dello stesso regolamento è così modificato:

« Art. 180. — Il Ministero delle comunicazioni, di concerto con quello dell'aeronautica, si riserva di autorizzare la utilizzazione delle stazioni radioelettriche degli aeromobili anche per servizi di corrispondenza pubblica per uso dei passeggeri, fissando le norme e le modalità relative a tali servizi e le tariffe da applicarsi ».

Art. 40.

L'art. 182 dello stesso regolamento è così modificato:

« Art. 182. — I proprietari di aeromobili non soggetti all'obbligo dell'impianto radioelettrico, che intendano provvedere i propri aeromobili dell'impianto stesso, devono uniformarsi alle stesse norme stabilite per gli aeromobili provvisti obbligatoriamente di impianto radio, anche per quanto riguarda l'eventuale servizio di corrispondenza svolto per conto dei passeggeri ».

Art. 41.

Al testo dello stesso regolamento è aggiunto un articolo del seguente tenore:

« Art. 182-*bis*. — E fatto obbligo a tutti i proprietari di aeromobili provvisti di apparecchi radio di munirsi della speciale licenza, secondo le modalità contenute nel decreto Ministeriale 8 gennaio 1931, che stabilisce le norme per la concessione di stazioni radioelettriche a bordo degli aeromobili civili. Detto documento è rilasciato dal Ministero delle comunicazioni, in seguito a un collaudo eseguito da appositi delegati, e deve essere portato costantemente a bordo dell'aeromobile.

« Il Ministero delle comunicazioni e quello dell'aeronautica hanno facoltà di fare eseguire in qualsiasi momento, ed in ogni caso almeno una volta l'anno, da propri funzionari, ispezioni a terra o in volo per constatare la efficienza e il regolare funzionamento degli impianti radioelettrici ».

Art. 42.

L'art. 189 dello stesso regolamento è così modificato:

« Art. 189. — Chiamasi brevetto aeronautico il documento che attesta e riconosce nel titolare la capacità di esercitare a bordo degli aeromobili, secondo le condizioni fissate nel presente regolamento, le speciali mansioni nel brevetto stesso indicate.

« Esistono le seguenti specie di brevetti aeronautici:

a) brevetto di pilota di velivolo;

b) brevetto di pilota di aeromobile senza motore;

c) brevetto di pilota di aerostato;

d) brevetto di pilota di dirigibile (di 1ª, di 2ª, e di 3ª classe);

e) brevetto di ufficiale di rotta;

f) brevetto di motorista per il servizio a bordo degli aeromobili;

g) brevetto di radioelettricista per il servizio a bordo degli aeromobili (radiotelegrafista o radiotelefonista).

« Il Ministero dell'aeronautica si riserva inoltre la facoltà di rilasciare, ove lo ritenga opportuno, speciali brevetti per quei nuovi tipi di aeromobili che venissero in avvenire ad essere creati in relazione al progresso della tecnica e della industria aeronautica ».

Art. 43.

L'art. 192 dello stesso regolamento è così modificato:

« Art. 192. — Nessuno può esercitare le mansioni di pilota (di velivolo, di aeromobile senza motore, di aerostato, di dirigibile), di ufficiale di rotta o di meccanico di aeromobile, senza avere preventivamente ottenuto il brevetto o la licenza rispettivamente prescritti ».

Art. 44.

L'art. 195, lettera *b)*, dello stesso regolamento è così modificato:

« *b)* se trattasi di brevetto di pilota di velivolo di 3° grado corredato dalla licenza di 2ª classe (equiparato al brevetto di « pilota di velivolo per trasporti pubblici e per lavoro aereo »): da un rappresentante del Ministero dell'aeronautica (Aviazione civile e traffico aereo), dal comandante dell'aeroporto nella cui giurisdizione hanno luogo gli esami, e da un esperto in diritto aeronautico ».

Art. 45.

All'art. 196 dello stesso regolamento sono introdotti i seguenti emendamenti:

La lettera *f)* del capoverso è così modificata:

« *f)* quattro fotografie di formato « visita », senza cartoncino, firmate dal candidato, una delle quali legalizzata ».

Sono aggiunte al capoverso stesso le seguenti disposizioni:

« *i)* nel caso che il brevetto al quale si aspira sia quello di ufficiale di rotta, di prima o di seconda classe, un documento che attesti il compimento delle ore di volo prescritte, rispettivamente, dai successivi articoli 250 e 250-*bis* ».

L'ultimo capoverso è così emendato:

« I documenti indicati alle lettere *a)*, *b)* e *c)* devono essere compilati nella prescritta carta da bollo. Quelli indicati alle lettere *b)* e *c)* devono essere di data non anteriore a mesi tre dalla data di presentazione della domanda ».

Allo stesso art. 196 è aggiunto un comma del seguente tenore:

« Gli aspiranti al conseguimento dei brevetti di radioelettricista per il servizio a bordo degli aeromobili, previsti al successivo art. 251-*bis*, che siano in possesso dei certificati attinenti a tale specialità, rilasciati dal Ministero delle comunicazioni a norma delle disposizioni vigenti, devono presentare, a corredo della domanda, solo i documenti indicati alle lettere *d)*, *f)* e *g)* ».

Art. 46.

L'art. 197 dello stesso regolamento è così modificato:

« Art. 197. — Tutte le prove pratiche di volo devono essere eseguite su aeromobile fornito dal candidato o dalla scuola presso la quale questi è stato istruito. Il candidato o la scuola devono inoltre rimborsare al Ministero dell'aeronautica le spese da esso sostenute per l'impiego dei mezzi atti a permettere l'esecuzione delle prove di volo notturno, secondo le tariffe stabilite dal Ministero stesso ».

Art. 47.

Al testo dello stesso regolamento è aggiunto un articolo del seguente tenore:

« Art. 201-*bis*. — Il Ministero dell'aeronautica può rilasciare duplicati dei brevetti e delle relative licenze, su motivata istanza dell'interessato, compilata nella prescritta carta da bollo e corredata delle fotografie di cui all'art. 196, lettera *f)*, nonchè di un atto notorio rilasciato dalle autorità competenti e debitamente legalizzato, che attesti la perdita dei documenti originali ».

Art. 48.

L'art. 204 dello stesso regolamento è così modificato:

« Art. 204. — Nessuno può conseguire un brevetto aeronautico, se non abbia compiuto i diciotto anni. È fatta eccezione per il brevetto di pilota di aeromobile senza motore, nei cui riguardi i limiti di età potranno essere fissati, con apposite norme, dal Ministero dell'aeronautica.

« I piloti e gli ufficiali di rotta adibiti ai trasporti pubblici non possono entrare in funzione nè prima dei diciannove anni, nè dopo dei quarantacinque ».

Art. 49.

L'art. 205 dello stesso regolamento è così modificato:

« Art. 205. — Il Ministero dell'aeronautica può in qualunque momento, per giusti motivi, ritirare i brevetti contemplati nel presente regolamento, e le relative licenze ».

Art. 50.

L'art. 210, commi terzo e quarto, dello stesso regolamento è così modificato:

« Un brevetto di 2° grado (o un brevetto già di 3° grado che, a senso del comma precedente, sia da considerarsi come brevetto di 2° grado) è considerato come un brevetto di 1° grado ove siano trascorsi, per qualsiasi motivo, dodici mesi senza che il titolare abbia compiuto come pilota di 2° grado due ore almeno di volo.

« La validità del brevetto di 1° grado è illimitata, semprechè le annotazioni apposte sulla relativa tessera attestino nel titolare la persistenza dei requisiti psicofisiologici, a norma dei successivi articoli 239 e 241 ».

Art. 51.

L'art. 212, comma secondo, dello stesso regolamento è così modificato:

« Chiunque intenda ottenere l'abilitazione a pilotare un determinato tipo di aeromobile, diverso dai tipi per i quali abbia ottenuta l'autorizzazione all'atto del rilascio del brevetto o successivamente, deve presentarne domanda al Ministero dell'aeronautica (Ufficio aviazione civile e traffico aereo) e superare, pilotando l'aeromobile per il cui pilotaggio richiede l'abilitazione, le seguenti prove:

a) un volo di almeno quarantacinque minuti primi, raggiungendo la quota di metri tremila, atterrando o ammarando senza inconvenienti;

b) atterrare o ammarare senza inconvenienti, iniziando la discesa con motore ridotto al minimo da una quota relativa di metri millecinquecento, fermandosi a non più di centocinquanta metri da un punto prestabilito.

« Le suddette prove devono essere eseguite dal pilota solo a bordo e controllate da barografo.

« Le prove suindicate devono essere compiute in presenza di una commissione composta dal comandante o dal direttore civile di aeroporto e da due membri nominati dal Ministero dell'aeronautica (Ufficio aviazione civile e traffico aereo).

« L'esito delle prove deve risultare da apposito verbale che la commissione, a prove ultimate, trasmette al Ministero dell'aeronautica insieme con la relativa cartina barografica, firmata dagli esaminatori. Il verbale deve menzionare gli incidenti eventualmente sopravvenuti, specialmente nell'atterraggio o nell'ammaraggio.

« L'annotazione della conseguita abilitazione è apposta, così sul libretto di volo come sulla tessera di brevetto e sulla relativa licenza, dal Ministero dell'aeronautica (Ufficio aviazione civile e traffico aereo) ».

Art. 52.

L'art. 219, comma primo, dello stesso regolamento è così modificato:

« Art. 219. — Nessuno può conseguire il brevetto di 3° grado, se non abbia conseguito da almeno tre mesi il brevetto di 2° grado, e non dimostri di avere al proprio attivo, nell'ultimo semestre, almeno dieci ore di volo fuori degli aeroporti.

« Tale dimostrazione non è richiesta per quei piloti i quali, a norma delle vigenti disposizioni sull'allenamento e sull'addestramento dei piloti militari in congedo, siano dalle competenti autorità della Regia aeronautica dichiarati « allenati » o « addestrati » per l'anno in corso ».

Art. 53.

Al titolo IV, capo I, dello stesso regolamento sono aggiunte le seguenti norme:

« Sezione 3ª. — Brevetto e licenza di pilota di aeromobile senza motore.

« Art. 220-*bis*. — Il brevetto di pilota di aeromobile senza motore attesta e riconosce nel titolare la capacità di eseguire voli con aeromobili senza motore secondo le abilitazioni inscritte sul brevetto stesso.

« Tale brevetto si distingue nelle tre categorie « A », « B » e « C », corrispondenti ciascuna a un differente grado di crescente abilità e cognizioni speciali del titolare.

« Art. 220-*ter*. — La licenza di pilota di aeromobile senza motore comprova l'autorizzazione concessa al titolare di un brevetto di esercitare le funzioni di pilota, per quella classe per la quale ha acquistato e conservato capacità ed abilitazione.

« Brevetto e licenza sono conformi a un modello fissato dal Ministero dell'aeronautica ».

È modificata, in conseguenza, la numerazione delle successive Sezioni dello stesso titolo IV, capo I.

Art. 54.

Al testo dello stesso regolamento è aggiunto un articolo del seguente tenore:

« Art. 229-*bis*. — Il personale di condotta dei dirigibili adibiti al trasporto pubblico deve essere formato, al minimo, nel modo seguente:

a) per i dirigibili di cubatura inferiore ai 6000 metri cubi:
un comandante;
un motorista;

b) per i dirigibili di cubatura da 6000 a meno di 20.000 metri cubi:
un comandante in prima;
un comandante in seconda, il quale può anche disimpegnare le mansioni di radiotelegrafista, se possiede l'apposito brevetto previsto nel successivo art. 234-*bis*, e la relativa licenza di cui all'art. 234-*ter*;
un timoniere;
un motorista per ogni gruppo-motore o doppio;

c) per i dirigibili di cubatura da 20.000 metri cubi in su:
un comandante in prima;
un comandante in seconda;
due timonieri;
un motorista per ogni gruppo-motore semplice o doppio.

« Per i viaggi di durata superiore a dodici ore:

a) a bordo di dirigibili di cubatura inferiore a 6000 metri cubi, il comandante deve essere assistito da un altro ufficiale;

b) a bordo di dirigibili di cubatura di almeno 6000 metri cubi, il numero di tutti i membri dell'equipaggio sopra indicati deve essere raddoppiato, ad eccezione del comandante in prima.

« Il personale di bordo deve possedere i brevetti e le relative licenze prescritte per le mansioni di rispettiva competenza. I comandanti devono essere muniti, oltre che del brevetto e della licenza di pilota di dirigibile, a norma delle disposizioni della presente Sezione, del brevetto e della licenza di ufficiale di rotta in conformità delle norme contenute nella Sezione 5ª del presente Capo ».

Art. 55.

L'art. 232 dello stesso regolamento è così modificato:

« Art. 232. — Un ufficiale di rotta titolare di un brevetto di prima o di seconda classe, e della relativa licenza, deve essere a bordo:

a) di ogni velivolo adibito a servizio di trasporto pubblico, che debba compiere:

1° di giorno: un viaggio senza scalo, superiore a 160 chilometri, al disopra di regioni abitate; ovvero un viaggio senza scalo, superiore a 160, ma non a 1000 chilometri, interamente al disopra dell'alto mare ovvero di regioni non abitate;

2° di notte: un viaggio senza scalo superiore a 25, ma non a 1000 chilometri;

b) di ogni dirigibile avente cubatura inferiore a 20.000 metri cubi, per qualsiasi ascensione diurna o notturna.

« Un ufficiale di rotta titolare di un brevetto di prima classe, e della relativa licenza, deve essere a bordo:

a) di ogni velivolo adibito a servizio di trasporto pubblico che debba compiere un viaggio senza scalo, il cui percorso sia:

1° di giorno: superiore a 1000 chilometri interamente al disopra dell'alto mare o di regioni non abitate;

2° di notte: superiore a 1000 chilometri;

b) di ogni dirigibile avente cubatura uguale a 20.000 metri cubi, o maggiore, per qualsiasi ascensione diurna o notturna.

« Un pilota di velivolo che sia titolare del necessario brevetto di ufficiale di rotta, e della relativa licenza, può, anche nel caso in cui egli sia solo a bordo, disimpegnare le mansioni di ufficiale di rotta:

nel caso di viaggi diurni al disopra di regioni abitate;

o nel caso di viaggi diurni, che non oltrepassino 1000 chilometri al disopra dell'alto mare ovvero di regioni non abitate;

o, infine, nel caso di viaggi notturni su rotte convenientemente provviste di segnalazioni e riconosciute per tali dalle autorità competenti.

« Un pilota di velivolo non può disimpegnare cumulativamente le mansioni di ufficiale di rotta, sia durante viaggi senza scalo superiori a 1000 chilometri al disopra del mare o di regioni non abitate, sia durante viaggi notturni, eccettuati quelli previsti nel comma precedente, se non nel caso che un secondo pilota si trovi a bordo e possa, all'occorrenza, assumere il governo del velivolo.

« Quando, oltre al pilota, altra persona debba trovarsi a bordo con qualità di componente dell'equipaggio, essa, ove possegga il necessario brevetto di ufficiale di rotta, e la relativa licenza, può disimpegnare le mansioni di ufficiale di rotta nei casi previsti dai commi primo e secondo del presente articolo.

« Un ufficiale di rotta, che sia titolare del necessario brevetto e della relativa licenza, può disimpegnare, cumulativamente con le mansioni di ufficiale di rotta, anche quelle di radioelettricista per il servizio a bordo degli aeromobili, previste nella successiva Sezione 7ª del presente Capo, semprechè egli non disimpegni cumulativamente anche le funzioni di pilota a norma dei commi terzo e quarto del precedente articolo.

« Soltanto ai fini del presente articolo:

regione non abitata è una regione nella quale, per la scarsissima densità delle agglomerazioni, per la assenza di punti di riferimento naturali o per difetti delle carte, le difficoltà della navigazione aerea sono analoghe a quelle che s'incontrano al disopra dell'alto mare;

viaggio notturno è quello che ha inizio un'ora dopo del tramonto, e che termina un'ora prima del sorgere del sole;

viaggio al disopra dell'alto mare è quello durante il quale un aeromobile, seguendo la linea diretta, può trovarsi a più di 100 chilometri di distanza dalla costa ».

Art. 56.

All'art. 234 dello stesso regolamento è aggiunto un comma del seguente tenore:

« Un motorista di aeromobile, che sia titolare del necessario brevetto e della relativa licenza, può disimpegnare, cumulativamente con le mansioni di motorista, anche quelle di radioelettricista di aeromobile, previste nella successiva Sezione 7ª del presente Capo ».

Art. 57.

All'art. 234-*ter* dello stesso regolamento è aggiunto un comma del seguente tenore:

« Un radioelettricista di aeromobile, che sia titolare del necessario brevetto e della relativa licenza, può disimpegnare, cumulativamente con le mansioni di radioelettricista di aeromobile, anche quelle di motorista di aeromobile, previste nella precedente Sezione 6ª del presente Capo ».

Art. 58.

L'art. 237 dello stesso regolamento è così modificato:

« Art. 237. — Chiunque intenda conseguire un brevetto che conferisca l'abilitazione al pilotaggio di aeromobili, o di ufficiale di rotta, e chiunque intenda esercitare le funzioni di motorista o di radioelettricista a bordo di aeromobili adibiti ai pubblici trasporti, deve, preventivamente ed a proprie spese, sottoporsi alle prescritte visite mediche presso uno degli Istituti medico-legali per l'aeronautica esistenti nel Regno.

« Contro l'esito di dette visite di accertamento iniziale non è ammesso gravame di sorta ».

Art. 59.

L'art. 239, comma primo, dello stesso regolamento è così modificato:

« Art. 239. — La persistenza dei requisiti psicofisiologici necessari al disimpegno delle mansioni aeronautiche indicate nei precedenti articoli, deve essere controllata:

a) ogni sei mesi, per i titolari dei brevetti di pilota di velivolo di 3° grado, di pilota di dirigibile e di ufficiale di rotta;

b) ogni anno, per i titolari dei brevetti di pilota di velivolo di 2° grado, di pilota di aeromobile senza motore, di pilota di aerostato, di motorista di aeromobile e di radioelettricista di aeromobile ».

Art. 60.

L'art. 241 dello stesso regolamento è così modificato:

« Art. 241. — Gli Istituti medico legali per l'aeronautica, ultimata la visita di ciascun candidato, trasmettono due co-

pie del modello 12-*bis* al Ministero dell'aeronautica il quale appone le opportune variazioni sulla tessera di brevetto ».

Art. 61.

L'art. 242 dello stesso regolamento è così modificato:

« Art. 242. — Le visite sanitarie presso gli Istituti medico-legali per l'aeronautica hanno luogo dietro il pagamento di una tassa che è annualmente fissata dal Ministero dell'aeronautica. L'importo di tale tassa è pagato dal candidato alla direzione dell'Istituto medico-legale, che provvede al successivo versamento alla Regia tesoreria.

« Nelle visite periodiche, le autorità sanitarie incaricate devono far risultare l'esito della visita in apposita annotazione sul libretto di volo. Le corrispondenti annotazioni sulla tessera di brevetto sono apposte dal Ministero dell'aeronautica (Ufficio aviazione civile e traffico aereo) ».

Art. 62.

Al titolo IV, capo 3°, dello stesso regolamento è aggiunto un articolo del seguente tenore:

« Art. 242-*bis*. — *Norme comuni a tutti i brevetti*. — In tutti gli esami previsti dal presente Capo, il candidato, di regola, è ammesso alle prove pratiche solo dopo il risultato favorevole di quelle teoriche.

« Le prove pratiche sono eseguite entro il periodo massimo di mesi tre. Esse possono essere eseguite in qualsiasi ordine.

« Nessuna prova, teorica o pratica, può essere ripetuta, prima che siano trascorsi tre mesi dalla data della prova, nella quale il candidato sia stato dichiarato non idoneo. Il candidato che sia stato dichiarato non idoneo, per due volte, ad una stessa prova, non è più ammesso a ripeterla.

« Alle prove assistono esaminatori debitamente delegati, a norma dell'art. 195, i quali trasmettono i verbali ufficiali alle autorità competenti.

« I verbali ufficiali devono menzionare i vari incidenti eventualmente sopravvenuti, specialmente negli atterraggi.

« In tutte le prove pratiche è portato a bordo un barografo, e la cartina, firmata dagli esaminatori, è allegata al verbale.

« I candidati devono presentare agli esaminatori i documenti regolari di identità prima di ogni prova.

« Quando, negli esami previsti dal presente Capo, sia richiesta la conoscenza di nozioni di diritto aeronautico, il possesso del certificato rilasciato dalle università o dagli istituti superiori ove siavi un corso di diritto aeronautico varrà al candidato la dispensa dalla relativa prova di esame ».

Art. 63.

L'art. 243 dello stesso regolamento è così modificato:

« Art. 243. — *Brevetto di pilota di velivolo di 2° grado (Brevetto per turismo aereo)*. — Per conseguire il brevetto di pilota di velivolo di 2° grado, o brevetto per turismo aereo, il candidato deve superare le seguenti prove pratiche e dar prova di conoscere le cognizioni speciali più oltre accennate:

« 1. Prove pratiche.

« In tutte le prove pratiche il pilota deve essere solo a bordo del velivolo.

A) Prova di altezza e di volo librato. — Una prova di salita con discesa a volo librato a motori fermi da 600 metri almeno al disopra del campo d'atterraggio o di ammaraggio. L'atterraggio deve essere effettuato senza rimettere in moto i motori ed il velivolo deve fermarsi ad una distanza minore di 150 metri dal punto fissato dagli esaminatori ufficiali.

B) Prove di abilità. — Un volo senza atterraggio attorno a due piloni o boe aeree, distanti 500 metri l'una dall'altra, e costituito da una serie di cinque circuiti in forma di otto effettuati girando in senso opposto attorno ai due piloni o boe. Questo volo deve essere fatto ad un'altezza di non oltre 200 metri sopra il livello del suolo (o dell'acqua), senza mai toccare la terra (o l'acqua). L'atterraggio deve essere effettuato:

1° fermando definitivamente il motore o i motori al più tardi quando l'aeromobile tocca il suolo (o l'acqua);

2° fermando definitivamente il velivolo ad una distanza minore di 50 metri da un punto fissato dal candidato prima di partire.

« 2. Cognizioni speciali.

« Conoscenza dei regolamenti sui fanali e sulle segnalazioni, delle norme per la circolazione aeronautica, delle norme speciali di circolazione aeronautica sugli aeroporti aperti al pubblico servizio e nelle loro vicinanze. Nozioni elementari di diritto aeronautico.

« Il titolare di una licenza che desidera farla rinnovare deve, in caso di dubbio sulla persistenza della sua attitudine, subire, in tutto o in parte, le prove pratiche indicate nel precedente numero 1 ».

Art. 64.

L'art. 244 dello stesso regolamento è così modificato:

« Art. 244. — *Brevetto di pilota di velivolo di 3° grado* (per i trasporti pubblici o per il lavoro aereo). — Per conseguire il brevetto di pilota di velivolo di 3° grado, o brevetto per i trasporti pubblici o per il lavoro aereo, il candidato deve superare le seguenti prove:

« 1. Prove pratiche.

« In tutte le prove pratiche il candidato deve essere solo a bordo del velivolo:

a) Prova di altezza. — Un volo, durante il quale il pilota deve rimanere, per almeno un'ora, ad un'altezza di almeno 2000 metri al disopra del punto di partenza.

« Le prove di volo librato e di abilità sono uguali a quelle richieste per il brevetto di cui all'articolo precedente. I candidati che hanno già questo brevetto sono esonerati dal subire nuovamente queste prove;

b) Prova di durata, che consiste in un volo di almeno 300 chilometri sulla terra o sul mare, con ritorno finale al punto di partenza. Il volo è fatto sullo stesso velivolo in un limite di 8 ore, compresi due atterraggi obbligatori, oltre quello al punto di partenza, durante i quali il velivolo deve fermarsi in punti fissati prima dagli esaminatori.

« Al momento della partenza il candidato riceve istruzioni sulla rotta da tenere ed è munito della carta necessaria. Gli esaminatori decidono se la rotta è stata seguita correttamente.

c) Volo notturno. — Un volo notturno di 30 minuti di durata, all'altezza di almeno 500 metri. Il volo deve cominciare almeno due ore dopo il tramonto e finire almeno due ore prima del levar del sole.

« 2. Esame tecnico.

a) Velivoli.

« Nozioni teoriche delle leggi della resistenza dell'aria principalmente in rapporto ai suoi effetti sulle superfici principali, sui piani di coda, sui timoni di direzione e di profondità e sulle eliche; funzioni delle varie parti del velivolo e dei loro comandi.

« Montaggio dei velivoli e delle loro varie parti.

« Prove pratiche di regolazione.

b) Motori.

« Nozioni generali sui motori a scoppio e sulle funzioni dei vari organi, nozioni generali sulla costruzione, sul montamento, sull'aggiustaggio e sulle caratteristiche dei motori d'aviazione.

« Cause di cattivo funzionamento dei motori, cause di arresto.

« Prove pratiche di riparazioni correnti.

c) Cognizioni speciali.

« Conoscenza del regolamento sui fanali e segnalazioni, delle norme generali per la circolazione aeronautica, delle norme speciali di circolazione aeronautica sugli aeroporti aperti al pubblico servizio e nelle loro vicinanze. Nozioni elementari di diritto aeronautico.

« Conoscenza pratica delle condizioni speciali del traffico aereo.

« Lettura delle carte, orientamento, determinazione del punto, meteorologia elementare ».

Art. 65.

L'art. 245 dello stesso regolamento è abrogato.

Art. 66.

Al titolo IV, capo 3°, dello stesso regolamento sono aggiunte le seguenti norme:

« Art. 245-*bis*. — *Brevetto di pilota di aeromobile senza motore*. — Per conseguire il brevetto « A » di pilota di aeromobile senza motore, il candidato deve effettuare un volo della durata di trenta secondi, seguito da atterraggio regolare.

« Per conseguire il brevetto « B » di pilota di aeromobile senza motore, il candidato deve effettuare:

1° due voli della durata di quarantacinque secondi ciascuno, seguiti da atterraggi regolari;

2° un volo della durata di un minuto primo, con una virata a sinistra e una a destra, seguito da atterraggio regolare.

« Per conseguire il brevetto « C » di pilota di aeromobile senza motore, il candidato deve effettuare un volo della durata di almeno cinque minuti primi, durante il quale deve sorvolare il punto di lancio.

« Per conseguire il brevetto di pilota di aeromobile senza motore, di qualsiasi categoria, il candidato deve, inoltre, dar prova di conoscere le seguenti cognizioni teoriche e speciali:

« Cognizioni teoriche: Nozioni teoriche delle leggi della resistenza dell'aria relative al suo effetto sulle superfici principali, sui piani di coda, sui timoni di direzione e di profondità; funzioni delle varie parti del velivolo e dei loro comandi. Prove pratiche di regolazione.

« Cognizioni speciali: Conoscenza del regolamento per la navigazione aerea, e, in special modo, delle norme sui fanali e sulle segnalazioni e delle norme di circolazione aerea sugli aeroporti e nelle loro vicinanze. Nozioni elementari di diritto aeronautico ».

Art. 67.

L'art. 250 dello stesso regolamento è sostituito dai due articoli del seguente tenore:

« Art. 250. — *Brevetto di ufficiale di rotta di seconda classe*. — Per conseguire il brevetto di ufficiale di rotta di seconda classe il candidato deve superare le seguenti prove:

a) Prove pratiche.

« Il candidato deve dimostrare di aver compiuto almeno 50 ore di volo in qualità di membro del personale adibito alla effettiva condotta degli aeromobili.

« Per quanto riguarda l'uso degli apparecchi di segnalazione ottica, il candidato deve essere capace:

1° per la segnalazione semaforica al suolo, di assicurare la trasmissione e la ricezione esatte di messaggi in chiaro alla velocità di dieci parole al minuto (ciascuna parola o gruppo equivalente ad una parola dovrà comprendere in media cinque lettere, cifre o segnali);

2° per la segnalazione luminosa, di assicurare, al suolo ed in volo, la trasmissione e la ricezione esatte di messaggi sia in gruppi codificati sia in chiaro o in cifre, alla velocità di otto parole per ogni minuto al suolo e di sei parole per ogni minuto in volo.

b) Esame teorico.

« Forma della terra - coordinate geografiche e loro notazione.

« Carte terrestri e carte marine - loro lettura e loro impiego.

« Proprietà pratiche delle diverse proiezioni impiegate per l'aeronautica.

« Magnetismo terrestre - bussole, loro costruzione, loro impiego, loro correzione.

« Navigazione stimata, per mezzo di stramenti destinati a valutare e calcolare gli elementi del triangolo delle velocità.

« Navigazione per mezzo di rilievi radiogoniometrici. Metodi per determinare il punto di un aeromobile, con applicazione delle correzioni necessarie.

« Legislazione aerea italiana ed internazionale; regolamento per evitare le collisioni in mare e pubblicazioni per uso degli aeronauti.

« Meteorologia. Principî delle varie osservazioni meteorologiche. Organizzazione della pubblicazione delle informazioni meteorologiche per l'aeronautica. Principî dei presagi del tempo: costruzione e lettura delle tabelle sinottiche.

« Segnalazione ottica: 1°) Metodo semaforico e metodo luminoso; conoscenza profonda del metodo di entrare in comunicazione e di trasmettere e ricevere i messaggi per mezzo di questi due metodi; 2°) Codice internazionale. Bandiere (denominazioni e colori); lettura dei segnali composti con bandiere.

« Art. 250-*bis*. — *Brevetto di ufficiale di rotta di prima classe*. — Per conseguire il brevetto di ufficiale di rotta di prima classe il candidato deve superare le seguenti prove:

a) Prove pratiche.

« Il candidato deve dimostrare di aver compiuto almeno 200 ore di volo in qualità di membro del personale adibito alla effettiva condotta degli aeromobili, delle quali almeno 100 ore in qualità di ufficiale di rotta e 15 ore durante la notte.

b) Esame teorico.

« Forma della terra - Valutazione matematica dei diversi elementi di calcolo della rotta e della distanza.

« Carte terrestri e carte marine - Principî costruttivi delle varie proiezioni abitualmente adoperate nella navigazione aerea.

« Maree - Teoria elementare e presagi con l'aiuto degli annuari delle maree.

« Navigazione astronomica - Pratica dei vari metodi per determinare il punto di un aeromobile, impiego e tenuta delle tavole, diagrammi e strumenti per risolvere i problemi del punto - Conoscenza dei calcoli matematici necessari.

« Meteorologia - Conoscenza più profonda delle materie elencate nel programma per la patente di 2ª classe.

« Nozioni generali sulla telegrafia senza fili e sulla condotta dei motori a scoppio adoperati nella navigazione aerea ».

Art. 68.

L'art. 252 dello stesso regolamento è soppresso.

Art. 69.

L'art. 279, ultimo comma, dello stesso regolamento è così modificato:

« Le infrazioni alle disposizioni degli articoli 11, 16, 51, 52, 56, 126, capoverso secondo, 132, 150, 170, capoverso, 183 e 236 ed ogni altra per la quale non sia stabilita una pena, sono punite con l'ammenda da L. 50 a L. 300 ».

Art. 70.

Al testo dello stesso regolamento è aggiunto un articolo del seguente tenore:

« Art. 285-*bis*. — Il personale di volo e di scalo dipendente dalle imprese che esercitano servizi di navigazione aerea o scuole di pilotaggio aereo ha l'obbligo di indossare la prescritta uniforme, secondo le modalità fissate dal Ministero dell'aeronautica.

« È vietato l'uso dell'uniforme da parte del personale che non sia in servizio, o che abbia cessato di appartenere alle imprese suaccennate ».

Art. 71.

Nel testo del regolamento per la navigazione aerea approvato col Regio decreto 11 gennaio 1925, n. 356, ed in quello dei suoi allegati, ovunque è detto: « Commissario per l'aeronautica » e « Commissariato per l'aeronautica », deve leggersi: « Ministro per l'aeronautica » e « Ministero dell'aeronautica », e ciò per effetto del Regio decreto-legge 30 agosto 1925, n. 1513, convertito nella legge 3 giugno 1926, n. 960, che costituisce in Ministero il Commissariato predetto.

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re:

Il Ministro per l'aeronautica:

BALBO.

REGIO DECRETO 23 giugno 1932, n. **999**.

Riconoscimento della personalità giuridica della Chiesa di S. Francesco in Cà Rainati di San Zenone degli Ezzelini.

N. 999. R. decreto 23 giugno 1932, col quale, sulla proposta del Guardasigilli, Ministro per la giustizia e gli affari di culto, viene riconosciuta la personalità giuridica della Chiesa di S. Francesco in Cà Rainati di San Zenone degli Ezzelini.

Visto, *il Guardasigilli*: ROCCO.
Registrato alla Corte dei conti, addì 10 agosto 1932 - Anno X

REGIO DECRETO 23 giugno 1932, n. **1000**.

Riconoscimento della personalità giuridica della Chiesa di S. Maria del Carmine in Montemurro (Potenza).

N. 1000. R. decreto 23 giugno 1932, col quale, sulla proposta del Guardasigilli, Ministro per la giustizia e gli affari di culto, viene riconosciuta la personalità giuridica della Chiesa di S. Maria del Carmine in Montemurro (Potenza).

Visto, *il Guardasigilli*: ROCCO.
Registrato alla Corte dei conti, addì 10 agosto 1932 - Anno X

REGIO DECRETO 23 giugno 1932, n. **1001**.

Riconoscimento, agli effetti civili, della erezione in parrocchia autonoma della Cappellania Curata di S. Antonio da Padova in Fornetto, frazione del comune di Stazzema.

N. 1001. R. decreto 23 giugno 1932, col quale, sulla proposta del Guardasigilli, Ministro per la giustizia e gli affari di culto, viene concesso il riconoscimento, agli effetti civili, al decreto dell'Arcivescovo di Pisa in data 13 ottobre 1928, concernente l'erezione in parrocchia autonoma della Cappellania Curata di S. Antonio da Padova in Fornetto, frazione del comune di Stazzema.

Visto, *il Guardasigilli*: ROCCO.
Registrato alla Corte dei conti, addì 10 agosto 1932 - Anno X

REGIO DECRETO 30 giugno 1932, n. **1002**.

Riconoscimento della personalità giuridica della Provincia Toscana delle Sacre Stimmate dell'Ordine dei Frati Minori con sede in Firenze.

N. 1002. R. decreto 30 giugno 1932, col quale, sulla proposta del Guardasigilli, Ministro per la giustizia e gli affari di culto, viene riconosciuta la personalità giuridica della Provincia Toscana delle Sacre Stimmate dell'Ordine dei Frati Minori, con sede in Firenze, via A. Giacomini 1-B, ed è autorizzato il trasferimento di alcuni immobili a favore della Provincia anzidetta.

Visto, *il Guardasigilli*: ROCCO.
Registrato alla Corte dei conti, addì 10 agosto 1932 - Anno X

DECRETO MINISTERIALE 4 luglio 1932.

Riconoscimento della Federazione provinciale fascista di Matera ai sensi e per gli effetti della legge 14 giugno 1928, n. 1310.

IL CAPO DEL GOVERNO
PRIMO MINISTRO SEGRETARIO DI STATO
MINISTRO PER L'INTERNO
ED
IL MINISTRO PER LE FINANZE

Vista l'istanza con la quale il segretario della Federazione provinciale fascista di Matera chiede che la Federazione stessa sia riconosciuta ai sensi e per gli effetti della legge 14 giugno 1928-VI, n. 1310;

Vista la legge anzidetta;

Sentito il Segretario del Partito Nazionale Fascista;

Decretano:

È riconosciuta alla Federazione provinciale fascista di Matera la capacità di acquistare, possedere ed amministrare beni, di ricevere lasciti e donazioni, di stare in giudizio e di compiere, in generale, tutti gli atti giuridici necessari per il conseguimento dei propri fini.

Gli atti e contratti, stipulati dalla Federazione predetta, sono soggetti al trattamento stabilito per gli atti stipulati dallo Stato. I lasciti e le donazioni a suo favore sono esenti da ogni specie di tasse sugli affari.

Il presente decreto sarà registrato alla Corte dei conti e pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Roma, addì 4 luglio 1932 - Anno X

Il Capo del Governo, Ministro per l'interno:
MUSSOLINI.

Il Ministro per le finanze:
MOSCONI.

(6127)

DECRETO MINISTERIALE 5 luglio 1932.
Riduzione dell'aumento percentuale sui prezzi di alcune tariffe ferroviarie per il trasporto di merci durante la campagna saccarifera 1932.

IL MINISTRO PER LE COMUNICAZIONI
DI CONCERTO CON
IL MINISTRO PER LE FINANZE

Visto il R. decreto 10 settembre 1923, n. 2641;
Udito il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Decreta:

L'aumento percentuale sui prezzi delle tariffe competenti, risultante dall'art. 8 del R. decreto-legge 6 aprile 1925, n. 372, è ridotto, per il periodo della campagna saccarifera 1932, al 350 % per le seguenti merci:

Avanzi della calce di defecazione dei sughi di barbabietole;

Fettucce di barbabietole allo stato umido risultanti dalla fabbricazione dello zucchero.

Il presente decreto sarà trasmesso alla Corte dei conti per la registrazione.

Roma, addì 5 luglio 1932 - Anno X

Il Ministro per le comunicazioni: CIANO.

Il Ministro per le finanze: MOSCONI.

(6130)

DECRETO MINISTERIALE 9 agosto 1932.
Scioglimento dell'amministrazione dell'Opera pia « Asilo scuola infantile » di Ovada e nomina del commissario straordinario.

IL CAPO DEL GOVERNO
PRIMO MINISTRO SEGRETARIO DI STATO
MINISTRO PER L'INTERNO

Ritenuta la necessità di provvedere a riforme nell'ordinamento dell'Opera pia « Asilo scuola infantile » di Ovada, per coordinarne l'azione agli interessi attuali e durevoli della beneficenza pubblica locale;
Ritenuto che, a tale scopo si rende opportuno lo scioglimento dell'amministrazione della predetta Opera pia;
Visto il R. decreto 26 aprile 1923, n. 976;

Decreta:

L'amministrazione dell'Opera pia « Asilo scuola infantile » di Ovada, è sciolta.

La gestione dell'Ente è affidata, ai sensi del R. decreto 26 aprile 1923, n. 976, al cav. dott. Igbina Eraldo, con l'incarico di proporre, nel termine di sei mesi, tutte le riforme che riterrà più opportune nello statuto e nell'amministrazione dell'Ente stesso, per coordinarne l'azione agli interessi attuali e durevoli della beneficenza pubblica locale.

Il prefetto di Alessandria è incaricato dell'esecuzione del presente decreto.

Roma, addì 9 agosto 1932 - Anno X

p. *Il Ministro*: ARPINATI.

(6129)

DECRETO MINISTERIALE 24 agosto 1932.
Dichiarazione di pubblico interesse della concentrazione tra la « Società gas e coke » con sede in Milano e « Società anonima servizi pubblici e partecipazioni » con sede in Milano.

IL GUARDASIGILLI
MINISTRO SEGRETARIO DI STATO PER LA GRAZIA E GIUSTIZIA

Visto l'art. 1 del R. decreto-legge 13 novembre 1931, n. 1434;
Visto il R. decreto-legge 11 gennaio 1923, n. 75, la legge 28 maggio 1925, n. 796, e il R. decreto-legge 13 febbraio 1930, n. 37, convertito nella legge 15 maggio 1930, n. 678;
Vista l'istanza presentata dalla « Società gas e coke » con sede in Milano, e dalla « Società anonima servizi pubblici e partecipazioni », pure con sede in Milano, nella quale si espone il progetto di concentrazione di aziende da eseguirsi mediante apporto di attività da parte della « Società gas e coke » alla « Società anonima servizi pubblici e partecipazioni »;
Ritenuto che la detta concentrazione risponde a necessità di pubblico interesse;
Su conforme parere dei Ministri per le finanze e per le corporazioni;

Decreta:

È dichiarata di pubblico interesse la concentrazione fra le aziende delle Società predette mediante apporto da parte della Società gas e coke alla Società anonima servizi pubblici e partecipazioni di tutta la sua attività industriale patrimoniale per la produzione del gas e sua distribuzione, rendendosi così applicabili, in quanto occorra, alle deliberazioni che per la effettuazione delle concentrazioni saranno adottate dai soci delle ripetute Società le disposizioni dell'art. 2 del R. decreto-legge 13 febbraio 1930, n. 37; e, qualora vengano adottate deliberazioni prevedute negli articoli 101 e 195 del Codice di commercio, è ridotto a quindici giorni il termine, durante il quale rimane sospesa l'esecuzione delle deliberazioni medesime ed è consentita contro di esse l'opposizione.

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Roma, addì 24 agosto 1932 - Anno X

Il Ministro: DE FRANCISCI.

(6143)

DECRETO PREFETTIZIO 20 novembre 1930.
Riduzione di cognome nella forma italiana.

N. 1870 B.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DELL'ISTRIA

Veduti il R. decreto 7 aprile 1927, n. 494, che estende a tutti i territori delle nuove Provincie le disposizioni contenute nel R. decreto-legge 10 gennaio 1926, n. 17, sulla restituzione, in forma italiana dei cognomi delle famiglie della Venezia Tridentina ed il decreto Ministeriale 5 agosto 1926, che approva le istruzioni per la esecuzione del Regio decreto-legge anzidetto;
Ritenuto che il cognome « Brussich » è di origine italiana e che in forza dell'art. 1 di detto decreto-legge deve riassumere forma italiana;

Udito il parere della Commissione consultiva appositamente nominata;

Decreta:

Il cognome del sig. Brussich Domenico figlio del fu Domenico e di Margherita Toich, nato a Veglia (Jugoslavia) il 23 maggio 1886 e abitante a Capodistria, è restituito, a tutti gli effetti di legge, nella forma italiana di « Brussi ».

Con la presente determinazione viene ridotto il cognome nella forma italiana anzidetta anche alla seconda moglie Caterina Utel fu Antonio e di Anna Schors, nata a Capodistria il 3 dicembre 1884, ed ai figli della defunta 1ª moglie Anna Pondotti: Desiderio, nato a Capodistria il 16 dicembre 1913; Narciso, nato a Trieste il 19 giugno 1920.

Il presente decreto, a cura del capo del Comune di attuale residenza, sarà notificato all'interessato a termini del n. 2 ed avrà ogni altra esecuzione secondo le norme di cui ai nn. 4 e 5 delle istruzioni anzidette.

Pola, addì 20 novembre 1930 - Anno IX

Il prefetto: LEONE.

(4383)

DISPOSIZIONI E COMUNICATI

MINISTERO DELL' EDUCAZIONE NAZIONALE

Elenco dei posti vacanti nei vari Istituti dei sordomuti per l'anno scolastico 1932-33.

1° Cremona - Istituto « Canossiano » per sordomute, 12 posti femminili.
2° Firenze - Istituto « Gualandi » per sordomuti, 13 posti d'ambo i sessi.
3° Genova - Istituto « Nazionale » per sordomuti, 19 posti d'ambo i sessi.
4° Imperia - Istituto per sordomuti, 4 posti d'ambo i sessi.
5° Modena - Istituto per sordomuti (R. Educatorio), 5 posti d'ambo i sessi.
6° Modena - Istituto « Figlie della Provvidenza » per sordomute, 16 posti femminili.
7° Noventa Padovana - Istituto « Elena Vendramin Calergi - Vedova Valmarana », 46 posti femminili.
8° Pavia - Pio Istituto per sordomuti, 6 posti femminili.
9° Torino - Istituto « L. Prinotti » per sordomute e sordomuti, 5 posti d'ambo i sessi.
10° Verona - Istituto « Provolo » per sord., 12 posti femminili.

(6138)

DIREZIONE GENERALE DELLA CASSA DEPOSITI E PRESTITI E DEGLI ISTITUTI DI PREVIDENZA

(3ª *pubblicazione*).

Diffida per smarrimento di certificato di credito comunale e provinciale.

In conformità e per gli effetti previsti dalle disposizioni portate dagli articoli 29 e seguenti del regolamento 27 agosto 1916, n. 1151, riguardante la Sezione autonoma di credito comunale e provinciale, si rende noto che fu denunziato lo smarrimento del certificato nominativo infradescritto rappresentante due cartelle del credito comunale e provinciale e che contemporaneamente venne fatta domanda a questa Amministrazione onde, previe le prescritte formalità, sia rilasciato nuovo titolo in sostituzione di quello smarrito.

Natura delle cartelle: 3,75 % speciali ex Roma — Numero d'iscrizione del certificato: 46 — Data di emissione: 30 dicembre 1908 — Intestazione del certificato: Asilo infantile « Guglielmo Raisini » in Modena — Valore nominale complessivo: 20.000 — Numero d'iscrizione delle cartelle comprese nel certificato: 5595, 5596, 5597, 5598, 5599, 5600, 5601, 5602 — Valore delle cartelle comprese nel certificato: L. 2500 ciascuna.

Si avverte che trascorsi sei mesi dalla data della prima pubblicazione del presente avviso nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno senza che siano intervenute opposizioni, il suddetto certificato sarà ritenuto di nessun valore e questa Amministrazione della Cassa dei depositi e prestiti provvederà all'emissione di un nuovo certificato.

Roma, 29 febbraio 1932 - Anno X

Il direttore generale: VITI.

(6132)

MINISTERO DELLE FINANZE

DIREZIONE GENERALE DEL TESORO - DIV. I - PORTAFOGLIO

N. 173.

Media dei cambi e delle rendite

del 24 agosto 1932 - Anno X.

S. U. America (Dollaro)	19.49
Inghilterra (Sterlina)	67.55
Francia (Franco)	76.45
Svizzera (Franco)	378.90
Albania (Franco)	375.55
Argentina (Peso oro)	—
Id. (Peso carta)	4.25
Austria (Shilling)	—
Belgio (Belga)	2.71
Brasile (Milreis)	—
Bulgaria (Leva)	—
Canadà (Dollaro)	17.19
Cecoslovacchia (Corona)	57.95
Cile (Peso)	—
Danimarca (Corona)	3.60
Egitto (Lira egiziana)	—
Germania (Reichsmark)	4.655
Grecia (Dracma)	—
Jugoslavia (Dinaro)	—
Norvegia (Corona)	3.39
Olanda (Fiorino)	7.862
Polonia (Zloty)	218 —
Rumenia (Leu)	11.25
Spagna (Peseta)	157 —
Svezia (Corona)	—
Turchia (Lira turca)	—
Ungheria (Pengo)	—
U. R. S. S. (Cervonetz)	—
Uruguay (Peso)	—
Oro	376.06
Rendita 3,50 % (1906)	72.65
Id. 3,50 % (1902)	68.75
Id. 3 % lordo	46.60
Consolidato 5 %	79.875
Buoni novennali. Scadenza 1932	100 —
Id. id. Id. 1934	99.375
Id. id. Id. 1940	98.85
Id. id. Id. 1941	98.725
Obbligazioni Venezie 3,50 %	83.10

MINISTERO DELLE FINANZE

DIREZIONE GENERALE DEL DEBITO PUBBLICO

(1ª *pubblicazione*). **Diffida per smarrimento di certificati di rendita nominativa.**

Conformemente alle disposizioni degli articoli 48 del Testo unico delle leggi sul Debito pubblico, approvato con R. decreto 17 luglio 1910, n. 536, e 75 del Regolamento generale, approvato con R. decreto 19 febbraio 1911, n. 298.

Si notifica che ai termini dell'art. 73 del citato Regolamento fu denunziata la perdita dei certificati d'iscrizione delle sotto designate rendite, e fatta domanda a quest'amministrazione affinchè, previe le formalità prescritte dalla legge, ne vengano rilasciati i nuovi.

Si diffida pertanto chiunque possa avervi interesse, che sei mesi dopo la prima delle prescritte tre pubblicazioni del presente avviso sulla *Gazzetta Ufficiale*, si rilasceranno i nuovi certificati, qualora in questo termine non vi siano state opposizioni notificate a questa Direzione generale nei modi stabiliti dall'art. 76 del citato Regolamento.

CATEGORIA del debito	NUMERO di iscrizione	INTESTAZIONI DELLE ISCRIZIONI	AMMONTARE della rendita annua di ciascuna iscrizione
Prestito Naz.le 5 %	16174 Certificato di usufrutto e proprietà	per l'usufrutto: Bracchi Maria fu Paolo, vedova Fettolini, ecc. . L. per la proprietà: Fettolini Giacomo, Angela, Maria, Elisabetta e Paolo fu Cipriano, minori sotto la p. p. della madre Bracchi Maria fu Paolo, vedova Fettolini, domic. in Sale Marasino (Brescia).	30 —
3,50 %	504106	Spingola Maria fu Domenico, nubile, domic. in S. Angelo d'Alife (Caserta) . . . . »	84 —
Cons. 5 % P. C.	11431	Pizzonia Domenico di Nicola, domic. in Spezia (Genova) . . »	20 —
3,50 %	526577	Potente Amalia di Salvatore, nubile, domic. in Napoli . . . »	140 —
Cons. 5 %	169713	Opera Pia della mendicità istruita in Vercelli (Novara) . . . »	135 —
4,50 %	55587	Opera Pia della mendicità istruita in Vercelli (Novara) . . . »	1.638 —
»	48929	Monte di Pietà di Montalto delle Marche (Ascoli) amministrato dalla locale Congregazione di carità . . . . »	51 —
Cons. 5 %	331791 Solo certificato di nuda proprietà	per la proprietà: Ciancia Silvio fu Antonio, domic. a Novara . » per l'usufrutto: Ciancia Macario fu Antonio, domic. a Biella (Novara).	2.085 —
»	347163 Solo certificato di nuda proprietà	per la proprietà: intestato come sopra . . . . » per l'usufrutto: intestato come sopra.	420 —
»	176769	Prete Giulia fu Carlo, nubile, domic. a Napoli . . . . . . »	910 —
»	374083	Falconio Cristina fu Gennaro, minore sotto la tutela di Tuppo Alfredo fu Gennaro, domic. a Napoli . . . . »	250 —
Cons. 5 % P. C.	20868	Andreotta Pietro di Emiddio, domic. a Luzzi (Cosenza) . . . »	20 —
Cons. 5 %	357403	Sparanese Giulio di Felice, minore sotto la p. p. del padre, domiciliato a Roma . . . . »	1.200 —

Roma, 1º agosto 1932 - Anno X

Il direttore generale: CIARROCCA.

(6093)

MINISTERO DELLE FINANZE

DIREZIONE GENERALE DEL DEBITO PUBBLICO

(1ª *pubblicazione*). **Rettifiche d'intestazione.** (Elenco N. 3)

Si dichiara che le rendite seguenti, per errore occorso nelle indicazioni date dai richiedenti all'Amministrazione del Debito pubblico, vennero intestate e vincolate come alla colonna 4, mentre che dovevano invece intestarsi e vincolarsi come alla colonna 5, essendo quelle ivi risultanti le vere indicazioni dei titolari delle rendite stesse:

DEBITO 1	NUMERO di iscrizione 2	AMMONTARE della rendita annua 3	INTESTAZIONE DA RETTIFICARE 4	TENORE DELLA RETTIFICA 5
3,50 %	771390	70 —	Chiappe *Maria* di *Andrea*, nubile, dom. in Breccanera, comune di Cogorno (Genova).	Chiappe *Ernesta-Giulia* di Antonio-Andrea, nubile, dom. come contro.
»	628621	94,50	Perugini Francesco e Settimio, maggiorenni, *Concetta* e *Filomena*, minori sotto la p. p. della madre D'Annunzio *Ada*, eredi indivisi del defunto padre Eduardo, dom. in Monopoli (Bari); con usufrutto vitalizio a D'Annunzio *Ada* fu Settimio, ved. di Perugini Eduardo.	Perugini Francesco e Settimio, maggiorenni, *Maria-Concetta* e *Filomena-Adele*, minori sotto la p. p. della madre D'Annunzio *Addolorata* ecc. come contro; con usufrutto vitalizio a D'Annunzio *Addolorata* ecc. come contro.
Cons. 5 %	310759	120 —	*Valentini* Soccorsa fu Michele, minore sotto la tutela della sorella *Valentini* Lucia fu Michele, nubile, dom. in Bari.	*Valentino* Soccorsa fu Michele, minore sotto la tutela della sorella *Valentino* Lucia fu Michele, nubile, dom. in Bari.
3,50 %	549081	35 —	*Cartellino* Giovanni Battista fu Pietro, dom. in Montaldo Mondovì (Cuneo).	*Cartellini* Giovanni Battista fu Pietro, dom. come contro.
Buono Tesoro Settennale 1ª Serie	910	Capit. 500 —	Colombo *Lina* di Carlo, minore sotto la p. p. del padre.	Colombo *Ines* di Carlo, minore ecc. come contro.
Cons. 5 %	496508	760 —	Termine Michele, Ivanhoe, Ulisse e Maria fu *Mariano*, questi due ultimi minori sotto la p. p. della madre Galli Adele fu Ivanhoe ved. di Termine *Mariano*, dom. in Catania, eredi indivisi del padre; con usufrutto vitalizio a Galli Adele fu Ivanhoe, ved. di Termine *Mariano*, dom. in Catania.	Termine Michele, Ivanhoe e Maria fu *Mario*, questi due ultimi minori sotto la p. p. della madre Galli Adele fu Ivanhoe, ved. di Termine *Mario*, dom. in Catania, eredi indivisi del padre; con usufrutto vitalizio a Galli Adele fu Ivanhoe, ved. di Termine *Mario*, dom. in Catania.

A termini dell'art. 167 del Regolamento generale sul Debito pubblico, approvato con R. decreto 19 febbraio 1911, n. 298, si diffida chiunque possa avervi interesse che, trascorso un mese dalla data della prima pubblicazione di questo avviso, ove non siano state notificate opposizioni a questa Direzione generale, le intestazioni suddette saranno come sopra rettificate.

Roma, 16 luglio 1932 - Anno X

Il direttore generale: CIARROCCA.

(6149)

MUGNOZZA GIUSEPPE, *direttore* SANTI RAFFAELE, *gerente*

Roma — Istituto Poligrafico dello Stato - G. C.